ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

6 Σεπτεμβρίου 2016 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **158**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 91

Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης 'περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974' (SOLAS), η οποία κυρώθηκε με το νόμο 1045/80 (Α' 95), ως αυτές υιοθετήθηκαν την 3η Δεκεμβρίου 2010 με την απόφαση MSC 308 (88) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 12 του νόμου 1045/1980 «Περί Κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως Περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και Περί Άλλων Τινών Διατάξεων» (Α' 95), όπως η παράγραφος 2 αντικαταστάθηκε με το άρθρο πέμπτο του ν. 2208/1994 (Α' 71).

β) του ν. 4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις» (Α΄ 102), όπως ισχύει.

γ) της παραγράφου 3α του άρθρου 20 του π.δ. 103/2014 «Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» (Α' 170).

δ) του άρθρου 2 του π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Μετονομασία του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων σε Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού σε Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού και του Υπουργείου Παραγωγικής Ανασυγκρότησης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Μεταφορά Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας στο Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού» (Α΄ 114).

ε) του π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄116).

στ) του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την αριθ. 132/2016 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργού Εξωτερικών.

ΑΡΘΡΟ 1

1. Κυρώνονται οι υιοθετηθείσες την 03.12.2010 από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) [Απόφαση MSC 308 (88) της 88ης Συνελεύσεως αυτής], τροποποιήσεις των Κεφαλαίων ΙΙ -1, ΙΙ-2 και V του Παραρτήματος, καθώς και του Προσαρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης 'περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974, (ΠΑΑΖΕΘ- SOLAS' 74)', η οποία κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α΄ 95) όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.308(88)/ 03.12.2010 παρατίθεται σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα συνημμένα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β» αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με το νόμο αυτό, κατισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α
(Αγγλικό Κείμενο)
Resolution 308(88)
(adopted on 3 December 2010)

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-eighth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2012, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2012 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1
CONSTRUCTION – STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Part D
Electrical installations

Regulation 41 – Main source of electrical power and lighting systems.

1 In paragraph 6, the words "constructed on or after 1 July 2010" are inserted after the words "In passenger ships".

CHAPTER II-2
CONSTRUCTION – FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Part A
General

Regulation 1 – Application

2 In paragraph 1.1, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

3 In paragraph 1.2.2, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

4 The existing paragraph 2.1 is replaced by the following:

"2.1 Unless expressly provided otherwise, for ships constructed before 1 July 2012, the Administration shall ensure that the requirements which are applicable under chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended by resolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) and MSC.291(87) are complied with."

5 In paragraph 3.1, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

6 In paragraph 3.2, the date "1 July 2002" is replaced by the date "1 July 2012".

Regulation 3 – Definitions

7 The existing paragraph 23 is replaced by the following:

"23 *Fire Test Procedures Code* means the International Code for Application of Fire Test Procedures, 2010 (2010 FTP Code) as adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.307(88), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I."

Part C
Suppression of fire

Regulation 7 – Detection and alarm.

8 In paragraph 4.1, at the end of subparagraph .1, the word "and" is deleted; at the end of subparagraph .2.2, the period "." is replaced by the word "; and"; and the following new subparagraph .3 is added after the existing subparagraph .2.2:

".3 enclosed spaces containing incinerators".

CHAPTER V
SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 18 – Approval, surveys and performance standards of navigation systems and equipment and voyage data recorder

9 The following new paragraph 9 is added after the existing paragraph 8:

"9 The automatic identification system (AIS) shall be subjected to an annual test. The test shall be conducted by an approved surveyor or an approved testing or servicing facility. The test shall verify the correct programming of the ship static information, correct data exchange with connected sensors as well as verifying the radio performance by radio frequency measurement and on-air test using, e.g., a Vessel Traffic Service (VTS). A copy of the test report shall be retained on board the ship."

Regulation 23 – Pilot transfer arrangements.

10 The existing text of regulation 23 is replaced by the following:

"**1 Application**

1.1 Ships engaged on voyages in the course of which pilots may be employed shall be provided with pilot transfer arrangements.

1.2 Equipment and arrangements for pilot transfer which are installed1 on or after 1 July 2012 shall comply with the requirements of this regulation, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization2.

1.3 Except as provided otherwise, equipment and arrangements for pilot transfer which are provided on ships before 1 July 2012 shall at least comply with the requirements of regulation 173 or 23, as applicable, of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, in force prior to that date, and due regard shall be paid to the standards adopted by the Organization prior to that date.

____

1 Refer to the Unified interpretation of SOLAS regulation V/23 (MSC.1/Circ.1375).

2 Refer to the Assembly resolution on Pilot transfer arrangements, to be adopted by the Organization.

3 Refer to resolution MSC.99(73), renumbering previous regulation 17 as regulation 23, which entered into force on 1 July 2002.

1.4 Equipment and arrangements installed on or after 1 July 2012, which are a replacement of equipment and arrangements provided on ships before 1 July 2012, shall, in so far as is reasonable and practicable, comply with the requirements of this regulation.

1.5 With respect to ships constructed before 1 January 1994, paragraph 5 shall apply not later than the first survey4 on or after 1 July 2012.

1.6 Paragraph 6 applies to all ships.

2 General

2.1 All arrangements used for pilot transfer shall efficiently fulfil their purpose of enabling pilots to embark and disembark safely. The appliances shall be kept clean, properly maintained and stowed and shall be regularly inspected to ensure that they are safe to use. They shall be used solely for the embarkation and disembarkation of personnel.

2.2 The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge and who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.

2.3 A pilot ladder shall be certified by the manufacturer as complying with this regulation or with an international standard acceptable to the Organization5. Ladders shall be inspected in accordance with regulations I/6, 7 and 8.

2.4 All pilot ladders used for pilot transfer shall be clearly identified with tags or other permanent marking so as to enable identification of each appliance for the purposes of survey, inspection and record keeping. A record shall be kept on the ship as to the date the identified ladder is placed into service and any repairs effected.

2.5 Reference in this regulation to an accommodation ladder includes a sloping ladder used as part of the pilot transfer arrangements.

3 Transfer arrangements.

3.1 Arrangements shall be provided to enable the pilot to embark and disembark safely on either side of the ship.

3.2 In all ships, where the distance from sea level to the point of access to, or egress from, the ship exceeds 9 m, and when it is intended to embark and disembark pilots by means of the accommodation ladder6, or other equally safe and convenient means in conjunction with a pilot ladder, the ship shall carry such equipment on each side, unless the equipment is capable of being transferred for use on either side.

4 Refer to the Unified interpretation of the term "first survey" referred to in SOLAS regulations (MSC.1/Circ.1290).

5 Refer to the recommendations by the International Organization for Standardization, in particular publication ISO 799:2004, *Ships and marine technology – Pilot ladders*.

6 Refer to regulation II-1/3-9 on Means of embarkation on and disembarkation from ships, adopted by resolution MSC.256(84), together with the associated Guidelines (MSC.1/Circ.1331).

3.3 Safe and convenient access to, and egress from, the ship shall be provided by either:

.1 a pilot ladder requiring a climb of not less than 1.5 m and not more than 9 m above the surface of the water so positioned and secured that:

.1 it is clear of any possible discharges from the ship;

.2 it is within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length of the ship;

.3 each step rests firmly against the ship's side; where constructional features, such as rubbing bands, would prevent the implementation of this provision, special arrangements shall, to the satisfaction of the Administration, be made to ensure that persons are able to embark and disembark safely;

.4 the single length of pilot ladder is capable of reaching the water from the point of access to, or egress from, the ship and due allowance is made for all conditions of loading and trim of the ship, and for an adverse list of 15°; the securing strong point, shackles and securing ropes shall be at least as strong as the side ropes; or

.2 an accommodation ladder in conjunction with the pilot ladder (i.e. a combination arrangement), or other equally safe and convenient means, whenever the distance from the surface of the water to the point of access to the ship is more than 9 m. The accommodation ladder shall be sited leading aft. When in use, means shall be provided to secure the lower platform of the accommodation ladder to the ship's side, so as to ensure that the lower end of the accommodation ladder and the lower platform are held firmly against the ship's side within the parallel body length of the ship and, as far as is practicable, within the mid-ship half length and clear of all discharges.

.1 when a combination arrangement is used for pilot access, means shall be provided to secure the pilot ladder and manropes to the ship's side at a point of nominally 1.5 m above the bottom platform of the accommodation ladder. In the case of a combination arrangement using an accommodation ladder with a trapdoor in the bottom platform (i.e. embarkation platform), the pilot ladder and man ropes shall be rigged through the trapdoor extending above the platform to the height of the handrail.

4 Access to the ship's deck

Means shall be provided to ensure safe, convenient and unobstructed passage for any person embarking on, or disembarking from, the ship between the head of the pilot ladder, or of any accommodation ladder or other appliance, and the ship's deck. Where such passage is by means of:

.1 a gateway in the rails or bulwark, adequate handholds shall be provided;

.2 a bulwark ladder, two handhold stanchions rigidly secured to the ship's structure at or near their bases and at higher points shall be fitted. The bulwark ladder shall be securely attached to the ship to prevent overturning.

5 Shipside doors

Shipside doors used for pilot transfer shall not open outwards.

6 Mechanical pilot hoists

Mechanical pilot hoists shall not be used.

7 Associated equipment

7.1 The following associated equipment shall be kept at hand ready for immediate use when persons are being transferred:

.1 two man-ropes of not less than 28 mm and not more than 32 mm in diameter properly secured to the ship if required by the pilot; man-ropes shall be fixed at the rope end to the ring plate fixed on deck and shall be ready for use when the pilot disembarks, or upon request from a pilot approaching to board (the manropes shall reach the height of the stanchions or bulwarks at the point of access to the deck before terminating at the ring plate on deck);

.2 a lifebuoy equipped with a self-igniting light;

.3 a heaving line.

7.2 When required by paragraph 4 above, stanchions and bulwark ladders shall be provided.

8 Lighting

Adequate lighting shall be provided to illuminate the transfer arrangements overside and the position on deck where a person embarks or disembarks."

APPENDIX
CERTIFICATES

Form of Safety Certificate for Passenger Ships

11 The following new paragraphs 2.10 and 2.11 are added after the existing paragraph 2.9:

"2.10 the ship was/was not1 subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/381 of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements1 is/is not1 appended to this Certificate.

---

1 Delete as appropriate."

Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships

12 The following new paragraphs 4 and 5 are added after the existing paragraph 3:

"4 That the ship was/was not4 subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/174 of the Convention.

5 That a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection4 is/is not4 appended to this Certificate.

____

4 Delete as appropriate."

Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships

13 The following new paragraphs 2.7 and 2.8 are added after the existing paragraph 2.6:

"2.7 the ship was/was not4 subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17 / III/384 of the Convention;

2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection/life-saving appliances and arrangements4 is/is not4 appended to this Certificate.

____

4 Delete as appropriate."

Form of Nuclear Passenger Ship Safety Certificate

14 The existing paragraphs 2.11 and 2.12 are replaced by the following:

"2.11 the ship was/was not1 subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/381 of the Convention;

2.12 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements1 is/is not1 appended to this Certificate.

____

1 Delete as appropriate."

Form of Nuclear Cargo Ship Safety Certificate

15 The existing paragraphs 2.10 and 2.11 are replaced by the following:

"2.10 the ship was/was not3 subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38/3 of the Convention;

2.11 a Document of approval of alternative design and arrangements for machinery and electrical installations/fire protection/life-saving appliances and arrangements3 is/is not3 appended to this Certificate.

____

3 Delete as appropriate."

ΜΕΡΟΣ Β

(Ελληνικό Κείμενο)

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.308(88)

(υιοθετήθηκε την 03η Δεκεμβρίου 2010)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ το Άρθρο 28(β) της Σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σχετικά με τα καθήκοντα της Επιτροπής,

ΜΝΗΜΟΝΕΥΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ το άρθρο VIII (β) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS),1974, (εφεξής αναφερόμενη ως «η Σύμβαση»), που αφορά στην διαδικασία τροποποίησης που εφαρμόζεται στο Παράρτημα της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι αυτής,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ, στην ογδοηκοστή όγδοη σύνοδό της, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(i) αυτής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης·

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(β)(vi)(2)(ββ) της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2012, εκτός εάν, πριν από αυτή την ημερομηνία, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση ή Συμβαλλόμενων Κυβερνήσεων ο συνολικός εμπορικός στόλος των οποίων συνιστά όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους για τις τροποποιήσεις·

3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη SOLAS να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(vii)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2012 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2·

4. ΖΗΤΑ από το Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με το άρθρο VIII(β)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει πιστοποιημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα προς όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση·

5. ΖΗΤΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ από το Γενικό-Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ- ΔΟΜΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μέρος Δ

Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις

Κανονισμός 41- Κύρια πηγή ηλεκτρικής ενέργειας και συστημάτων φωτισμού

1 Στην παράγραφο 6, οι λέξεις “κατασκευασμένα την ή μετά την 1η Ιουλίου 2010” προστίθενται μετά από τις λέξεις “Σε επιβατηγά πλοία”.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-2

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ- ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

Μέρος Α

Γενικά

Κανονισμός 1- Εφαρμογή

2 Στην παράγραφο 1.1, η ημερομηνία “1η Ιουλίου 2002” αντικαθίσταται από την ημερομηνία “1η Ιουλίου 2012”

3 Στην παράγραφο 1.2.2, η ημερομηνία “1η Ιουλίου 2002” αντικαθίσταται από την ημερομηνία “1η Ιουλίου 2012”

4 Η υφιστάμενη παράγραφος 2.1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

“2.1 Εκτός αν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά, για πλοία κατασκευασμένα πριν την 1η Ιουλίου 2012, η Αρχή πρέπει να εξασφαλίζει ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που εφαρμόζονται βάσει του Κεφαλαίου ΙΙ-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα,1974, όπως έχει τροποποιηθεί με τις αποφάσεις MSC.1 (XLV), MSC.6 (48), MSC.13 (57), MSC.22 (59), MSC.24 (60), MSC.27 (61), MSC.31 (63), MSC.57 (67), MSC.99 (73), MSC.134 (76), MSC.194 (80), MSC.201 (81), MSC.216 (82), MSC.256 (84), MSC.269 (85) και MSC.291 (87).

5 Στην παράγραφο 3.1, η ημερομηνία “1η Ιουλίου 2002” αντικαθίσταται από την ημερομηνία “1η Ιουλίου 2012”

6 Στην παράγραφο 3.2, η ημερομηνία “1η Ιουλίου 2002” αντικαθίσταται από την ημερομηνία “1η Ιουλίου 2012”

Κανονισμός 3- Ορισμοί

7 Η υφιστάμενη παράγραφος 23 αντικαθίσταται από την ακόλουθη:

“23 Κώδικας Διαδικασιών Δοκιμής Πυρός σημαίνει τον Διεθνή Κώδικά για την Εφαρμογή των Διαδικασιών Δοκιμής Πυρός, 2010 (2010 FTP CODE) όπως υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού με την Απόφαση MSC.307(88), όπως μπορεί να τροποποιείται από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και μπαίνουν σε εφαρμογή σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης που αφορά στις διαδικασίες τροποποιήσεων που εφαρμόζονται στο Παράρτημα πλην του Κεφαλαίου Ι.”

Μέρος Γ
Κατάσβεση Πυρκαγιάς

Κανονισμός 7- Ανίχνευση και συναγερμός

8 Στην παράγραφο 4.1, στο τέλος της υποπαραγράφου .1, η λέξη “και” διαγράφεται στο τέλος της υποπαραγράφου .2.2, η τελεία “.” αντικαθίσταται από τη λέξη “· και” και η ακόλουθη νέα υποπαράγραφος .3 προστίθεται μετά την υπάρχουσα υποπαράγραφο .2.2:

“.3 κλειστοί χώροι που περιέχουν αποτεφρωτές”

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Κανονισμός 18 - Έγκριση, επιθεωρήσεις και πρότυπα απόδοσης συστημάτων ναυσιπλοΐας και καταγραφέων δεδομένων ταξιδιού

9 Η ακόλουθη νέα παράγραφος 9 προστίθεται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 8:

" 9 Το σύστημα αυτόματου εντοπισμού (AIS) πρέπει να υπόκειται σε ετήσια δοκιμή. Η δοκιμή πρέπει να διεξάγεται από έναν εγκεκριμένο επιθεωρητή ή από μια εγκεκριμένη εγκατάσταση δοκιμών ή υπηρεσιών. Η δοκιμή πρέπει να επιβεβαιώνει το σωστό προγραμματισμό των στατικών πληροφοριών του πλοίου, την σωστή ανταλλαγή δεδομένων με τους συνδεδεμένους αισθητήρες καθώς και να επιβεβαιώνει την απόδοση του ασυρμάτου μέσω μέτρησης ραδιοσυχνότητας και δοκιμής ζωντανής μετάδοσης χρησιμοποιώντας π.χ. μια Υπηρεσία Κυκλοφορίας Πλοίων (VTS). Αντίγραφο της έκθεσης δοκιμής πρέπει να κρατείται επί του πλοίου.”

Κανονισμός 23 – Διατάξεις μεταφοράς πλοηγού.

10 Το υφιστάμενο κείμενο του κανονισμού 23 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"1 Εφαρμογή

1.1 Πλοία που εκτελούν πλόες κατά τη διάρκεια των οποίων μπορεί να απασχοληθούν πλοηγοί πρέπει να διαθέτουν διατάξεις μεταφοράς πλοηγού.

1.2 Ο εξοπλισμός και οι διατάξεις για μεταφορά πλοηγού που εγκαθίστανται [1] την ή μετά την 01 Ιουλίου 2012 πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού, και πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα πρότυπα που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό[2].

1.3 Εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά, ο εξοπλισμός και οι διατάξεις για μεταφορά πλοηγού που διατίθενται στα πλοία πριν την 01η Ιουλίου 2012 πρέπει τουλάχιστον να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των κανονισμών 17[3] ή 23 ,ανάλογα με την περίπτωση, της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα,1974, που ήταν σε ισχύ πριν από την ημερομηνία αυτή, και πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα πρότυπα που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό πριν από την ημερομηνία αυτή .

1.4 Ο εξοπλισμός και οι διατάξεις για μεταφορά πλοηγού που εγκαθίστανται την ή μετά την 01η Ιουλίου 2012, σε αντικατάσταση εξοπλισμού και διατάξεων που διατίθεντο σε πλοία πριν από την 01η Ιουλίου 2012 πρέπει, όσο είναι εύλογο και εφικτό, να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού.

1.5 Όσον αφορά στα πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 01η Ιανουαρίου 1994, η παράγραφος 5 πρέπει να εφαρμόζεται όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση[4] την ή μετά την 01η Ιουλίου 2012.

1.6 Η παράγραφος 6 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία.

2 Γενικά

2.1 Όλες οι διατάξεις που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πλοηγού πρέπει επαρκώς να ικανοποιούν το σκοπό τους δίδοντας τη δυνατότητα στους πλοηγούς να επιβιβαστούν και αποβιβαστούν με ασφάλεια. Τα μέσα πρέπει να διατηρούνται καθαρά, κατάλληλα συντηρημένα και στοιβαγμένα και πρέπει να επιθεωρούνται τακτικά ώστε να διασφαλίζεται ότι είναι ασφαλή προς χρήση. Αυτά πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την αποβίβαση και επιβίβαση προσωπικού.

2.2 Ο εξαρτισμός των διατάξεων μεταφοράς πλοηγού και η επιβίβαση του πλοηγού πρέπει να επιβλέπεται από έναν υπεύθυνο αξιωματικό ο οποίος πρέπει να διαθέτει μέσα επικοινωνίας με τη γέφυρα του πλοίου και ο οποίος επίσης πρέπει να μεριμνά για τη συνοδεία του πλοηγού μέσω ασφαλούς διαδρομής προς και από τη γέφυρα του πλοίου. Το προσωπικό που απασχολείται με τον εξαρτισμό και τη λειτουργία οποιοδήποτε μηχανικού εξοπλισμού πρέπει να λαμβάνει οδηγίες για τις ασφαλείς διαδικασίες που θα υιοθετούνται και ο εξοπλισμός πρέπει να δοκιμάζεται πριν τη χρήση.

2.3 Η κλίμακα του πλοηγού πρέπει να είναι πιστοποιημένη από το κατασκευαστή για τη συμμόρφωση της με αυτόν τον κανονισμό ή με ένα διεθνές πρότυπο αποδεκτό από τον Οργανισμό[5]. Οι κλίμακες πρέπει να επιθεωρούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς I/6,7 και 8.

2.4 Όλες οι κλίμακες πλοηγού που χρησιμοποιούνται για μεταφορά πλοηγού πρέπει να καθορίζονται σαφώς με πινακίδες ή άλλη μόνιμη σήμανση ώστε να είναι δυνατή η αναγνώριση κάθε μέσου για τους σκοπούς της επιθεώρησης, του ελέγχου και της διατήρησης αρχείων. Ένα αρχείο με την ημερομηνία που η καθορισμένη κλίμακα τίθεται σε λειτουργία και οποιεσδήποτε επισκευές επέρχονται πρέπει να κρατείται επί του πλοίου.

2.5 Η αναφορά σε αυτόν τον κανονισμό σε κλίμακα ενδιαίτησης περιλαμβάνει μια επικλινή κλίμακα που

1 Γίνεται μνεία στην Ενοποιημένη Ερμηνεία του Κανονισμού V/23 της SOLAS (MSC.1/Circ.1375).

2 Γίνεται μνεία στην Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης για τις Διατάξεις μεταφοράς πλοηγού, που πρόκειται να υιοθετηθεί από τον Οργανισμό.

3 Γίνεται μνεία στην απόφαση MSC.99 (73), αναριθμώντας τον κανονισμό 17 σε κανονισμό 23, η οποία μπήκε σε εφαρμογή την 1η Ιουλίου 2002.

4 Γίνεται μνεία στην Ενοποιημένη Ερμηνεία του όρου “πρώτη επιθεώρηση” που μνημονεύεται στους Κανονισμούς της SOLAS (MSC.1/Circ.1290).

5 Γίνεται μνεία στις συστάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης, συγκεκριμένα στην έκδοση ISO 799:2004, *Ships and marine technology-Pilot ladders.*

χρησιμοποιείται ως μέρος των διατάξεων μεταφοράς πλοηγού.

3 Διατάξεις μεταφοράς

3.1 Διατάξεις πρέπει να διατίθενται ώστε να είναι δυνατή η ασφαλής επιβίβαση και αποβίβαση του πλοηγού από καθεμιά πλευρά του πλοίου.

3.2 Σε όλα τα πλοία, όπου η απόσταση από την επιφάνεια της θάλασσας μέχρι το σημείο εισόδου σε, ή εξόδου από το πλοίο υπερβαίνει τα εννέα (9) μέτρα, και όταν οι πλοηγοί πρόκειται να επιβιβασθούν και να αποβιβασθούν μέσω της κλίμακας ενδιαίτησης[6] , ή άλλα εξίσου ασφαλή και άνετα μέσα σε συνδυασμό με κλίμακα πλοηγού, το πλοίο πρέπει να φέρει τέτοιο εξοπλισμό σε κάθε πλευρά, εκτός εάν ο εξοπλισμός έχει τη δυνατότητα να μεταφέρεται για χρήση σε καθεμία πλευρά.

3.3 Ασφαλής και άνετη πρόσβαση στο, και έξοδος από το, πλοίο πρέπει να διατίθεται είτε μέσω:

.1 μίας κλίμακας πλοηγού που απαιτεί αναρρίχηση όχι λιγότερο από 1.5μέτρα και όχι περισσότερο από 9μέτρα επάνω από την επιφάνεια της θάλασσας τοποθετημένη και ασφαλισμένη έτσι ώστε:

1. να είναι μακριά από τυχόν απορρίψεις από το πλοίο·
2. να είναι εντός του μήκους παράλληλου τμήματος του πλοίου και όσο είναι πρακτικά εφικτό, εντός περιοχής μισού μήκους πλοίου στο μέσο του πλοίου·
3. κάθε βαθμίδα να εφάπτεται σταθερά στη πλευρά του πλοίου· όπου κατασκευαστικά χαρακτηριστικά, όπως, προστατευτικές ταινίες-ζωνάρια, παρεμποδίζουν την εφαρμογή αυτής της πρόβλεψης, πρέπει να πραγματοποιούνται ειδικές διατάξεις, οι οποίες θα ικανοποιούν την Αρχή, ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα άτομα μπορούν να επιβιβάζονται και αποβιβάζονται με ασφάλεια·
4. το ενιαίο μήκος της κλίμακας πλοηγού να μπορεί να φτάνει το νερό από το σημείο εισόδου προς, ή εξόδου από, το πλοίο και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη όλες τις συνθήκες φόρτωσης και διαγωγής του πλοίου, και για αντίθετη κλίση 15 μοιρών · το ισχυρό σημείο ασφάλισης, οι αλυσίδες και τα σχοινιά ασφάλισης πρέπει να είναι τουλάχιστον τόσο ισχυρά όσο τα πλευρικά σχοινιά· ή

.2 μιας κλίμακας ενδιαίτησης σε συνδυασμό με την κλίμακα πλοηγού (π.χ. ένας συνδυασμός διατάξεων), ή άλλα εξίσου ασφαλή και άνετα μέσα, όποτε η απόσταση από την επιφάνεια του νερού μέχρι το σημείο εισόδου στο πλοίο είναι μεγαλύτερη από 9 μέτρα. Η κλίμακα ενδιαίτησης πρέπει να είναι τοποθετημένη με κατεύθυνση προς την πρύμνη. Όταν χρησιμοποιείται, πρέπει να διατίθενται μέσα για την ασφάλιση της κατώτερης πλατφόρμας της κλίμακας ενδιαίτησης στη πλευρά του πλοίου έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι το κατώτερο άκρο της κλίμακας ενδιαίτησης και η κατώτερη πλατφόρμα συγκρατούνται σταθερά στη πλευρά του πλοίου εντός του μήκους παράλληλου τμήματος του πλοίου και, όσο είναι πρακτικά εφικτό, εντός περιοχής μισού μήκους πλοίου στο μέσο του πλοίου και μακριά απ’ όλες τις απορρίψεις.

1. όταν χρησιμοποιείται ένας συνδυασμός διατάξεων για πρόσβαση πλοηγού, πρέπει να διατίθενται μέσα για την ασφάλιση της κλίμακας πλοηγού και των χειραγωγών σχοινιών στη πλευρά του πλοίου σε σημείο με ονομαστική απόσταση 1.5 μέτρα επάνω από την κατώτερη πλατφόρμα της κλίμακας ενδιαίτησης. Στην περίπτωση ενός συνδυασμού διατάξεων με χρήση μιας κλίμακας ενδιαίτησης με μία καταπακτή στη κατώτατη πλατφόρμα (π.χ. πλατφόρμα επιβίβασης), η κλίμακα πλοηγού και τα χειραγωγά σχοινιά πρέπει να είναι εξαρτημένα μέσω της καταπακτής εκτεινόμενα πάνω από την πλατφόρμα μέχρι το ύψος της κουπαστής.

4. Πρόσβαση στο κατάστρωμα του πλοίου.

Πρέπει να διατίθενται μέσα ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής, άνετη και απρόσκοπτη διέλευση κάθε ατόμου

6 Γίνεται μνεία στον Κανονισμό II-1/3-9 για τα Μέσα επιβίβασης σε και αποβίβασης από πλοία, που υιοθετήθηκε με την απόφαση MSC.256(84), μαζί με τις συναφείς Οδηγίες (MSC.1/Circ.1331).

που επιβιβάζεται σε, ή αποβιβάζεται από, το πλοίο μεταξύ της κορυφής της κλίμακας πλοηγού ή οποιασδήποτε κλίμακας ενδιαίτησης ή άλλου μέσου, και του καταστρώματος του πλοίου. Όπου τέτοια διέλευση γίνεται μέσω:

.1 μίας εισόδου στα ρέλια ή παραπέτο, πρέπει να διατίθενται επαρκείς χειρολαβές·

.2 μίας κλίμακας παραπέτου, πρέπει να τοποθετούνται δύο στηρίγματα χειρολαβής σταθερά ασφαλισμένα στη δομή του πλοίου στις ή κοντά στις βάσεις τους και σε ψηλότερα σημεία. Η κλίμακα παραπέτου πρέπει να είναι ασφαλώς προσαρτημένη στο πλοίο για την αποφυγή ανατροπής.

5 Πλευρικές Θύρες.

Πλευρικές θύρες που χρησιμοποιούνται για μεταφορά πλοηγού δεν πρέπει να ανοίγουν προς τα έξω.

6 Μηχανικοί Ανυψωτήρες Πλοηγού.

Μηχανικοί ανυψωτήρες πλοηγού δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται.

7 Συναφής Εξοπλισμός.

7.1 Ο ακόλουθος συναφής εξοπλισμός πρέπει να διατηρείται κοντά έτοιμος προς άμεση χρήση όταν μεταφέρονται άτομα:

.1 δύο χειραγωγά σχοινιά διαμέτρου όχι μικρότερης από 28 χιλιοστά και όχι μεγαλύτερης από 32 χιλιοστά κατάλληλα ασφαλισμένα στο πλοίο αν απαιτούνται από τον πλοηγό · τα χειραγωγά σχοινιά πρέπει να είναι στερεωμένα στην άκρη του σχοινιού στο στερεωμένο στο κατάστρωμα κυκλικό έλασμα και πρέπει να είναι έτοιμα προς χρήση όταν ο πλοηγός αποβιβάζεται , ή μετά από αίτημα του πλοηγού που πλησιάζει να επιβιβαστεί (τα χειραγωγά σχοινιά πρέπει να φτάνουν στο ύψος των στηριγμάτων ή των παραπέτων στο σημείο πρόσβασης στο κατάστρωμα πριν καταλήξουν στο κυκλικό έλασμα στο κατάστρωμα)·

.2 ένα κυκλικό σωσίβιο εφοδιασμένο με αυταναφλέξιμο φως·

.3 ένα ορμίδιο.

7.2 Όταν απαιτείται από την παραπάνω παράγραφο 4, πρέπει να διατίθενται στηρίγματα και κλίμακες παραπέτου.

8 Φωτισμός.

Επαρκής φωτισμός πρέπει να διατίθεται ώστε να φωταγωγούνται οι διατάξεις μεταφοράς στη πλευρά του πλοίου και στη θέση του καταστρώματος όπου ένα άτομο επιβιβάζεται ή αποβιβάζεται.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Επιβατηγού Πλοίου.

11 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 2.10 και 2.11 προστίθενται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 2.9:

“2.10 το πλοίο υπόκειτο/δεν υπόκειτο [1] σε ένα εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις κατ’ εφαρμογή του(ων) κανονισμού (ών) II-1/55 /II-2/17 /III/38 [1] της Σύμβασης·

2.11 ένα Έγγραφο έγκρισης εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων/πυρασφάλειας/σωστικών μέσων και διατάξεων [1] έχει/δεν έχει [1] προσαρτηθεί στο παρόν Πιστοποιητικό.

[1] Διαγράφεται αναλόγως.”

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Κατασκευής Φορτηγού Πλοίου.

12 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 4 και 5 προστίθενται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 3:

“4 Ό,τι το πλοίο υπόκειτο/δεν υπόκειτο [4] σε ένα εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις κατ’ εφαρμογή του(ων) κανονισμού (ών) II-1/55 /II-2/17 [4] της Σύμβασης.

5 Ό,τι ένα Έγγραφο έγκρισης εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων/πυρασφάλειας [4] έχει/δεν έχει [4] προσαρτηθεί στο παρόν Πιστοποιητικό.

[4] Διαγράφεται αναλόγως.”

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Εξαρτισμού Φορτηγού Πλοίου.

13 Οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 2.7 και 2.8 προστίθενται μετά την υφιστάμενη παράγραφο 2.6:

“2.7 το πλοίο υπόκειτο/δεν υπόκειτο [4] σε ένα εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις κατ’ εφαρμογή του(ων) κανονισμού (ών) II-2/17 /III/38 [4] της Σύμβασης.

5 ένα Έγγραφο έγκρισης εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων πυρασφάλειας/ σωστικών μέσων και διατάξεων [4] έχει/δεν έχει [4] προσαρτηθεί στο παρόν Πιστοποιητικό.

[4] Διαγράφεται αναλόγως.”

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικού Επιβατηγού Πλοίου.

14 Οι υφιστάμενες παράγραφοι 2.11 και 2.12 αντικαθίστανται με τα ακόλουθα:

“2.11 το πλοίο υπόκειτο/δεν υπόκειτο [1] σε ένα εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις κατ’ εφαρμογή του(ων) κανονισμού (ών) II-1/55 /II-2/17 /III/38 [1] της Σύμβασης·

2.12 ένα Έγγραφο έγκρισης εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων/πυρασφάλειας/σωστικών μέσων και διατάξεων [1] έχει/δεν έχει [1] προσαρτηθεί στο παρόν Πιστοποιητικό.

[1] Διαγράφεται αναλόγως.”

Έντυπο Πιστοποιητικού Ασφαλείας Πυρηνικού Φορτηγού Πλοίου.

15 Οι υφιστάμενες παράγραφοι 2.10 και 2.11 αντικαθίστανται με τα ακόλουθα:

“2.10 το πλοίο υπόκειτο/δεν υπόκειτο [3] σε ένα εναλλακτικό σχεδιασμό και διατάξεις κατ’ εφαρμογή του(ων) κανονισμού (ών) II-1/55 /II-2/17 /III/38 [3] της Σύμβασης·

2.12 ένα Έγγραφο έγκρισης εναλλακτικού σχεδιασμού και διατάξεων μηχανολογικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων/πυρασφάλειας/σωστικών μέσων και διατάξεων [3] έχει/δεν έχει [3] προσαρτηθεί στο παρόν Πιστοποιητικό.

[3] Διαγράφεται αναλόγως.”

Άρθρο 2
Κυρώσεις

Στους παραβάτες του παρόντος διατάγματος επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 (261 Α΄).

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευσή και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 28 Αυγούστου 2016

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας
ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών	Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ	**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (Ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση** **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ

Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)

Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)

Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)

Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**